

Das Eisenbahnkomite Trogen-Speicher

an die

Tit. Gemeinderäthe von Trogen und Speicher.

Hochgeehrter Herr Gemeindehauptmann!

Hochgeehrte Herren Gemeinderäthe!

Das von den Tit. Gemeindeversammlungen beider Gemeinden sub. 1. August 1897 gewählte Eisenbahnkomite beehrt sich, Ihnen Tit. in Nachstehendem Bericht über seine bisherige Thätigkeit zu unterbreiten und an Sie, als kompetente Behörde, das Gesuch zu stellen, auf **Sonntag den 27. Mai 1900** eine außerordentliche Gemeindeversammlung einzuberufen, um derselben — hoffentlich von Ihnen in empfehlendem Sinne begutachtete — Traktanden vorzulegen:

I. Anfrage:

Ob die Tit. Gemeindeversammlungen den Tit. Gemeinderäthen, resp. dem Eisenbahnkomite Trogen-Speicher, event. Verwaltungsrath, Kompetenz ertheilen wollen, den **Vertrag** mit dem Elektrizitätswerk Knebel in Herisau mit einer Garantiesumme von höchstens je 5000 Fr. per Gemeinde und per Jahr zu genehmigen, im Sinne der Vorlage vom 20. Januar 1900, eventuell vorbehaltlich gewisser nach Gutachten wünschbarer Abänderungen, welche noch zu erzielen sein dürften.

Ein allfälliges Betriebsdefizit nach Vergütung von 4 % Zinsen auf das Anlagekapital der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlage ist von beiden Gemeinden zu gleichen Theilen zu tragen.

II. Anfrage:

Ob das Projekt einer elektrischen Straßenbahnverbindung St. Gallen-Speicher-Trogen nach vorliegendem Prospekte genehmigt sei, und sich die Gemeinden Trogen und Speicher zusammen mit 500,000 Fr. in Aktien daran betheiligen wollen, oder nicht, in dem Sinne, daß Trogen hievon 55 % = 275,000 Fr. und Speicher 45 % = 225,000 Fr. übernehme?

Von diesen 500,000 Fr. sind 25 % sofort bei Konstituierung der Aktiengesellschaft einzubezahlbar.

III. Wenn genehmigt:

so erfolgt die Wahl von je 5 Gemeindegliedern, welche nach Konstituierung der Gesellschaft den ersten Verwaltungsrath bilden.

IV. Kompetenz-Ertheilung:

an die Tit. Gemeinderäthe Speicher und Trogen zur Beschaffung des nöthigen Kapitals, auf dem Anleihe Wege oder in sonst passender Weise, für die erste Einzahlung von 25 % der übernommenen Aktien an die Aktiengesellschaft.

Ehrhrte Herren!

Es liegt uns ob, diese unsere Anträge näher zu begründen und namentlich auch, Ihnen zu Händen der Tit. Wählerschaft chronologisch über die Thätigkeit unserer Kommission seit deren Bestande zu referiren:

Am 1. August 1897 haben die Gemeinden Trogen und Speicher dem gemeinsamen Komite den nöthigen Kredit zu eingehenden Studien und Planaufnahmen und die Kompetenz zur Konzessions-erwerbung erteilt.

Das damals neubestellte Komite fand als **Vorarbeit** des abtretenden provisorischen Eisenbahnausschusses der beiden Gemeinderäthe eine generelle Studie des Herrn Ingenieur L. Kürsteiner in St. Gallen vor, welcher das Trace über Speicherschwende damals bevorzugte. Ferner war von Seite des Herrn Ingenieur Dr. Du Riche Preller in Zürich und der Firma Brown Boveri & Cie. in Baden auf deren eigene Initiative, sogar ohne Wissen des damals noch provisorischen Eisenbahnkomites Trogen-Speicher, bereits am 15. Juni gleichen Jahres ein Konzessionsgesuch mit Benutzung der Staatsstrasse über Bögelinsegg den Kantonalen- und Bundes-Behörden eingereicht worden. Dieses Gesuch war begleitet mit einem technischen Bericht über das Projekt sammt einem generellen Längenprofil etc. Ein Exemplar dieses Materials war auch dem Eisenbahnkomite zugekommen.

Auf Grund dieser beiden Vorstudien wurde am 8. September einerseits Herr Ingenieur L. Kürsteiner mit der Ausarbeitung des Bauprojektes für die **untere** Linie beauftragt. Andererseits wurde mit Herrn Dr. Du Riche Preller und Brown Boveri & Cie. ein Vertrag abgeschlossen, wonach sich genannte Firmen verpflichteten, bis zum 18. Februar 1898 einen definitiven Kostenvoranschlag sammt verbindlicher Uebernahmsofferte über das **obere** Projekt auszuarbeiten und dem Komite die bisherigen generellen technischen Vorlagen zur Konzessionswerbung zur Verfügung zu stellen.

Zur Prüfung und Begutachtung der beiden Projekte (via Bögelinsegg und via Speicherschwendi) wurden am 21. März 1898 als Experten bestimmt: Herr Prof. Dr. A. Weissenmann in Zürich und Herr J. Hittmann in Bern. Deren Gutachten, dat. 27. Juni und 11. August 1898, sind bekanntlich von uns gedruckt an die Tit. Einwohnerschaft von Trogen und Speicher vertheilt worden. Ebenso ist Ihnen bekannt, daß wir die Pläne und Berechnungen von Herrn Ingenieur L. Kürsteiner über das untere Projekt und die generellen Studien von Herrn Dr. Du Riche Preller über das obere Projekt im September gleichen Jahres in beiden Gemeinden öffentlich, zu Jedermanns Einsicht auflegen ließen.

Am 8. September 1898 hat sich das Komite auf Grund des gesammten vorliegenden Planmaterials, sowie gemäß den übereinstimmenden Gutachten beider Fachexperten mit allen gegen eine Stimmenthaltung für das **obere Bahnprojekt** ausgesprochen.

In Berücksichtigung, daß das gesammte Planmaterial für das obere Projekt mit Ueberschienung der Höhe von Bögelinsegg schon vorher in Bern durch die Herren Dr. Du Riche Preller und Brown Boveri & Cie. zur Konzessionirung angemeldet war und die Firma Brown Boveri & Cie. eine überaus günstige Offerte für ihre finanzielle Betheiligung und für die Bauausführung in Aussicht stellte, erfolgte unterm 22. September 1898 ein **Vertragsabschluß** des hiesigen Eisenbahnkomites einerseits und den Herren Dr. Du Riche Preller & Cie. andererseits, behufs **gemeinschaftlicher Konzessions-**bewerbung der wesentlich folgende Punkte beschlägt:

1. Das Bahnkomite und die genannten Firmen vereinigen sich Zwecks gemeinschaftlicher Konzessionsbewerbung und Bildung einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn nach dem Projekt von Dr. Du Riche Preller.
2. Das Komite delegirt die Herren Hauptmann D. Hohl in Trogen, Alt-Hauptmann G. Hörler in Speicher und Bezirksrichter H. Luz-Zollikofer in Trogen als Konzessionäre gemeinschaftlich mit den genannten Firmen.

Als Präsident dieser 5 KonzeSSIONÄRE ist Herr Dr. Du Riche Preller bestimmt.

3. Als Basis des 3 Monate nach Ertheilung der BundeskonzeSSION durch genannte Firmen aufzustellenden definitiven Finanzplanes wird die Aufbringung des für die Hauptlinie erforderlichen Kapitals von rund Fr. 900,000, zu 60 % in Aktien und zu 40 % in Obligationen, in Aussicht genommen, in der Meinung, daß die Firma Brown Boveri & Cie. für sich oder Namens ihrer Mitbetheiligten einen Höchstbetrag von Fr. 100,000 in Aktien, sowie das Obligationenkapital übernehmen wird.

Der Zinsfuß der Obligationen soll $4\frac{1}{2}$ % betragen und die Obligationen sollen für die Gesellschaft in 6 Jahren und für die Obligationäre in 12 Jahren kündbar sein.

4. Die betriebssichere Erstellung und elektrische Ausrüstung der Bahn im Rahmen des definitiven Kostenvoranschlages vom 1. Februar 1898 wird zum Preise desselben von der Firma Brown Boveri & Cie. fest übernommen.

Diese Uebernahme à forfait ist an die Bildung der Straßenbahngesellschaft auf Grund des definitiven Finanzplanes und vice-versa gebunden.

5. Allfällige KonzeSSIONs- oder sonstige Gebühren sind von den kontrahirenden Parteien zu gleichen Theilen zu tragen.

Die KonzeSSIONsgesuche wurden von den KonzeSSIONsbewerbern an die Lit. Regierungen von St. Gallen und Appenzell A. Rh. und an den Lit. Gemeinderath der Stadt St. Gallen am 22. September 1898 eingereicht.

Es ist Ihnen nun bekannt, daß im **herwärtigen Kanton** zuerst aus formellen Gründen von den h. Behörden nicht in die Behandlung des KonzeSSIONsgesuches eingetreten werden konnte, welches Hinderniß am 4. November 1898 durch die Gemeindeversammlungsbeschlüsse von Trogen und Speicher gehoben worden ist.

Dann thürmte sich uns aber eine neue Schwierigkeit auf, indem das Straßengesetz nach dem Entscheide der Lit. Behörden **nicht**, wie wir angenommen, dahin ausgelegt werden kann, daß uns die Benutzung der Straße ohne Verbreiterung eingeräumt würde. Nach vielfachen Anstrengungen ist bekanntlich erst durch die Landsgemeinde mittelst Zusatz zum Straßengesetz vom 30. April 1899 die Frage der Straßenbenützung gesetzlich normirt worden.

Inzwischen sind auch vielfache Verhandlungen mit der Stadt St. Gallen über die Einführung der Bahn in das städtische Netz und über die Mitbenützung desselben bis zum Bahnhof V. S. B. erfolgt und konnte in dieser Angelegenheit mit dem Gemeinderathe der Stadt St. Gallen eine Vereinbarung getroffen werden. Danach hat unser Unternehmen die Linie über Lindebühl nach der Schmidstube selbst zu erstellen, wogegen die Stadtgemeinde an die Kosten der Straßenkorrekturen und als Subvention für das Bauunternehmen einen Aversalbeitrag à fonds perdu von Fr. 140,000 leistet. Diese Subvention unterliegt noch der Ratifikation der Gemeindeversammlung der Stadt St. Gallen.

Die Annahme der endgültigen städtischen Bedingungen erfolgte unsererseits am 10. Mai 1899, die städtische KonzeSSION am 18. Mai gleichen Jahres.

Die KonzeSSIONsverhandlungen mit der Lit. Regierung des **Kantons St. Gallen**, resp. dessen Baudepartement nahmen gegenüber denjenigen im eigenen Kanton einen wesentlich günstigeren Verlauf und ist auf der Staatsstraße im Kanton St. Gallen nun eine Distanz von 3,50 m für den unbestrichenen Raum festgesetzt, während derselbe im Kanton Appenzell A. Rh. 4 m betragen soll.

In zwei andern Punkten wurde unser Unternehmen von den st. gallischen Kantonsbehörden weniger gut bedacht. Es betrifft dies die Verwendung von Kilianschienen, zu der wir verpflichtet werden, und die Verlegung der Ausweichgleise außer den Straßenkörper. Doch sind diese beiden Bedingungen, wenn sie auch die Erstellungskosten erhöhen, jedenfalls eher im Interesse der Betriebssicherheit, als die bekannte appenz. Bedingung einer minimalen unbestrichenen Straßenbreite von 4 m.

Trotz unsern Bemühungen für eine rasche Behandlung der Konzeptionsangelegenheit bei den Bundesbehörden wurde die Bundeskonzession infolge Geschäftsüberhäufung der h. Behörden erst am 6. Oktober 1899 ertheilt. Also beinahe 5 Monate nach der am 16. Mai erfolgten kantonalen Konzeption, und gelangten wir erst im November in deren Besitz.

Vertraglich war vorgesehen, daß die Einreichung des Finanzprospektes durch die Herren Dr. Du Riche Preller und Brown Boveri & Cie. 3 Monate nach ertheilter Bundeskonzession stattfinden habe. Als dann aber ungeachtet unserer Bemühungen erst Ende Februar laufenden Jahres die Ablieferung der vertraglichen Vorlagen geschah, war sie doch ohne Mitwirkung der Firma Brown Boveri & Cie. erfolgt, indem sie sich nicht mehr zur vertraglichen Uebernahme des Obligationenkapitals verstehen wollte.

Eine Konferenz zur Vergleichung der Differenzen in Baden blieb ohne Erfolg; ebenso wurde eine peremptorische Aufforderung an Brown Boveri & Cie., die wir durch das Advokatur-Bureau Schneeli & Schindler in Zürich erließen, um Brown Boveri & Cie. zur Vertragserfüllung zu verhalten, nur mit ausweichendem Bescheide beantwortet.

Nunmehr haben wir Brown Boveri & Cie. durch Herrn Ständerath Dr. Hoffmann in St. Gallen am 17. April letztmalig aufgefordert, innert 8 Tagen eine rechtsverbindliche Erklärung abzugeben, ob sie ihren vertraglich eingegangenen Verpflichtungen zur finanziellen Betheiligung und zur Bauübernahme à forfait nachkommen werde oder nicht. Bei Nichterfüllung der vertraglich übernommenen Verpflichtungen der Firma Brown Boveri & Cie. könnte sie ihres Konzeptionsantheiles verlustig erklärt werden laut O. R.

Noch erübrigt uns, die Verhältnisse betr. den Rubelvertrag in Kürze geschichtlich darzulegen.

Nachdem das Rubelwerk am 1. Dezember 1898 sein bekanntes Regulativ über Licht- und Kraftabgabe herausgegeben und alle umliegenden Gemeinden zum Anschlusse eingeladen hat, ist die Anschlußfrage für unser Bahnunternehmen sowohl, resp. für die Gemeinden Trogen und Speicher, resp. deren privaten und öffentlichen Bedarf an Kraft und Licht zu einer vitalen geworden. Die bezüglichlichen Verhandlungen mit dem Rubelwerk geschahen unsererseits unter Leitung des auch als Elektrotechniker tüchtigen Herrn Dr. Du Riche Preller.

Am 10. November 1899 konnte dann unser Bureau dem Plenum mittheilen, daß der bezüglichliche Vertrag mit dem Rubelwerk dem Abschlusse nahe sei. Doch erlitt die Sache noch wiederholt Verzögerungen, da der ursprüngliche Vertrag den auswärtigen Mitgliedern des Verwaltungsrathes des Rubelwerkes nicht genehm war und erhöhte Anforderungen an uns gestellt wurden. Endlich aber ist der Vertragsentwurf doch noch zu Stande gekommen und haben wir Ihnen diese Offerte des Rubelwerkes vom 20. Januar lfd. J. bereits gedruckt zugestellt.

Das Rubelwerk hat für die hierseitige Vertragsgenehmigung eine letzte Frist bis Mitte, event. bis Ende Mai angesetzt.

Der von uns vorgeschlagene Abstimmungsmodus ist so gewählt, daß uns die Möglichkeit verbleibt, bis zur Schlußfrist der Vertragsgenehmigung noch die von Herrn Direktor M. Wagner in seinem Gutachten proponirten Abänderungen und zwar jetzt schon beim Rubelwerke anzuregen.

Auf alle Fälle müssen wir in irgend welcher Form die Rubelkraft uns sichern als der für uns passendsten Betriebskraft der Bahn. Und in der vorgeschlagenen Weise ist das möglich, ohne daß wir jetzt schon den vollen Abonnementsbeitrag entrichten müssen, der erst eintritt bei der Inbetriebsetzung der Bahn.

Was die Beleuchtungs- und Kraftanlage im ersten Stadium — vor der Eröffnung der Bahn selbst — anbetrifft, so ist das von den Gemeinden zu übernehmende Risiko von jährlich und per Gemeinde je Fr. 5000 kein sehr großes, da nach dem Vorgange und Beispiel der appenzellischen Gemeinden Teufen, Bühler, Gais, Stein, Hundwil und Waldstatt zc. die nöthige Zahl der Abonnenten für uns so gut wie sicher ist, wenn auch bis zum Zeitpunkt der Gemeindeversammlungen dieselbe noch nicht völlig aufgebracht sein sollte.

Nachdem wir bis jetzt hauptsächlich in chronologischer Reihe das Werden unseres nun zur Vorlage an die Gemeindeversammlungen kommenden Projektes dargelegt, gestatten Sie uns, noch speziell Antrag II etwas näher zu beleuchten.

Laut unserem Vorschlage hat die Gemeinde Trogen 55 % = Fr. 275,000 des Aktienkapitals von Fr. 500,000 und die Gemeinde Speicher 45 % = Fr. 225,000 zu übernehmen.

Nach langer und reiflicher Diskussion hat sich das Eisenbahnamite **einstimmig** auf diesen Vorschlag geeinigt und kann Ihnen und den Tit. Gemeindeversammlungen diese Repartition nur warm empfehlen.

Noch wünschen wir uns über die erstmalige Einzahlung des Aktienkapitals von 25 % etwas näher auszusprechen.

Es ist vorher von uns betont worden, daß die Firma Brown Boveri & Cie. — aus uns unbekannten Gründen, wahrscheinlich wegen total veränderten Zeit- und Geldverhältnissen — ihren Vertragspflichten nicht nachkommen wolle.

Sie wäre jetzt nämlich verpflichtet gewesen, zu Handen des Prospektes den Finanzplan aufzustellen mit Abgabe der rechtsverbindlichen Erklärung, daß sie 40 % 4 1/2 % ige Obligationen des im Kostenvoranschlag vom 1. Februar 1898 vorgesehenen Anlagekapitals sammt Fr. 100,000 in Aktien übernehmen werde, für welche große finanzielle Betheiligung den Herren Brown Boveri & Cie. dagegen die Erstellung der Bahn zugesichert war.

Wenn nun diese Herren jetzt erklären, diese Obligationen und Aktien nur übernehmen zu wollen, wenn dieselben zur Zeit der Uebernahme „begeben“ werden können, so ist dieses eine ganz unverbindliche, ungenügende Erklärung, auf welche wir nicht bauen können und nicht bauen dürfen. Logisch ist es daher, daß wir uns für Vergebung des Baues zum Voraus weder binden können noch wollen, wenn andererseits von der Firma, entgegen dem Vertrag, die Finanzierung nicht sicher gestellt werden will.

Wenn die Herren Brown Boveri & Cie. also zurücktreten wollen, so können wir sie daran nicht verhindern, dagegen können wir von derselben eventuell, falls für uns durch dieses Vorgehen ein Schaden konstatiert werden kann, Entschädigung verlangen.

Um nun aber in Rücksicht auf das allgemeine und berechtigte Verlangen baldmöglichster Verwirklichung des Projektes die Arbeiten ungehindert weiter fördern zu können, haben wir den Ausschluß der Firma von der Konzession, sammt allen ihren daherigen Rechten, angebahnt. Herr Ständerath Dr. Hoffmann ist mit der Austragung dieser Angelegenheit beauftragt worden und mit der größten Beruhigung dürfen wir demselben die Wahrung unserer Interessen überlassen.

Ganz speziell hervorheben und betonen möchten wir aber, daß durch den Ausschluß von Brown Boveri & Cie. die Erstellung einer Bahn **absolut nicht gefährdet ist**, da sich für Ausführung der Arbeiten schon eine andere Unternehmung finden lassen wird.

In Anbetracht der Zeitverhältnisse, der konstanten Steigerung der Materialpreise u. s. w. ist es jedoch angezeigt, unser Vorgehen in der Weise zu ändern, daß nicht gesucht wird, jetzt eine Unter-

nehmung zur Uebernahme der Arbeiten im Voraus zu veranlassen, sondern daß zuerst die definitiven Baupläne erstellt und vom eidgenössischen Departement und von den Kantonsregierungen genehmigt werden.

An Hand dieser definitiven genehmigten Baupläne und Details wird dann eine Firma ihre Offerte genauer berechnen und für kurze Zeit, vielleicht verbindlich für 2—3 Monate um so eher machen können, als für einen langen Zeitpunkt, wie etwa vor Erstellung der Baupläne.

Vor Genehmigung der Baupläne durch die Behörden darf so wie so mit der Inangriffnahme des Baues nicht begonnen werden und ist es einleuchtend, daß eine Unternehmung auch kein Material bestellen kann, ehe und bevor alle Details vom eidg. Eisenbahn-Departement in Bern genehmigt sind. Das Richtige, und speziell in finanzieller Beziehung das Rationellste ist daher, diese oben erwähnten Vorarbeiten vorerst auszuführen und dann erst Offerten für Uebernahme des Bahnbauwes entgegen zu nehmen, um so mehr, da durch dieses neue Verfahren keine Zeit verloren geht und der Bahnbau in keiner Weise verzögert wird. Sind diese unerläßlichen Vorarbeiten einmal beendet, so werden einige elektrische Firmen, welche sich ebenfalls bei Finanzirungen betheiligen (es gibt deren noch verschiedene) eingeladen, ihre Offerten einzureichen und es würde alsdann auf dem Konkurrenzweg der Bahnbau an die durch fachmännischen Entscheid als „beste Offerte“ qualifizierte Unternehmung vergeben.

Um nun aber mit solchen Firmen in Unterhandlung treten zu können, ist unbedingt eine Basis nöthig, denn es werden dieselben in erster Linie fragen: ist die Anlage der Bahn nach vorliegendem Prospekte den Gemeinden Speicher und Trogen genehm, ist eine Betriebskraft vorhanden oder gesichert und in welcher Weise sind diese Ortschaften als Meistinteressenten bereit, sich finanziell zu betheiligen?

Diese Gründe veranlassen uns zu den Anträgen I und II, damit durch Sicherstellung einer Betriebskraft und mittelst Uebernahme von Fr. 500,000 in Aktien durch beide Gemeinden, sowie durch Annahme des Prospektes eine positive Grundlage geschaffen wird.

Man wird einwerfen, daß mit obigem Betrage von Fr. 500,000 Aktien die Finanzirung noch nicht gesichert sei, und es ist an sich dieser Einwand sehr richtig und begreiflich. Dessen ungeachtet heben wir aber hervor, daß wir zuversichtlich hoffen, auch über diese Klippe hinaus zu kommen und zwar dürften bei einem Anlagekapital von Fr. 1,300,000 die fehlenden Fr. 200,000 in Aktien durch interessirte Nachbargemeinden, event. Bürgergemeinde St. Gallen und Korporationen daselbst und zum Theil durch die den Bau übernehmende Firma gezeichnet werden. Das Obligationenkapital von Fr. 600,000 dürfte ebenfalls, wie seiner Zeit von Brown Boveri & Cie. offerirt, von der Bauunternehmung übernommen werden, oder falls dieses nicht ganz der Fall sein sollte, durch Banken placirt werden können. So z. B. wurden mehrere Fr. 100,000 Obligationen der Kaiserbahn, welche beim Bau in ganz ähnlicher Weise vorging, wie wir Ihnen proponiren, von St. Galler Bankinstituten übernommen.

Jedenfalls aber sollen alle Mittel und Wege probirt werden, bevor weitere Leistungen den Gemeinden zugemuthet werden dürfen.

Der Einwand, man wolle eventuell nur den Bau beginnen und habe schließlich nicht genügende Mittel, kann nicht in Betracht fallen, da vor Beginn des Baues die Finanzirung gesichert und durch das schweiz. Eisenbahndepartement in Bern genehmigt werden muß.

Tit.!

Wir schließen nun, geehrte Herren, unsern Bericht in der Ueberzeugung, daß das Eisenbahnkomite das ihm übertragene Mandat bestmöglich erfüllt habe und ersuchen Sie dringend, unsere Anträge, welche wir nach langer, reiflicher Prüfung und Berathung, sowie in Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse als unser „Bestes“ vorlegen, sachlich und objektiv zu prüfen, einer Gemeindeversammlung in empfehlendem Sinne vorzulegen und nach besten Kräften dafür eintreten zu wollen.

Wir sind der festen Ueberzeugung, auf diese Weise am schnellsten eine Bahn zu erhalten und jeder objektiv denkende Gemeindegewohner wird mit uns in einer Bahnverbindung mit St. Gallen eine Lebens- und Existenzfrage beider Gemeinden erblicken. Wir wollen mit der Welt verbunden sein und nicht vom Verkehr abgeschlossene Landgemeinden bleiben; wir wollen dem Fortschritt huldigen, denn Stillstand ist Rückschritt!

In der Erwartung somit, daß alle Gemeindegewohner für das Zustandekommen des Bahnprojektes warm eintreten werden, um dadurch das Wohl und die gedeihliche Entwicklung der Gemeinden zu fördern,

zeichnen wir hochachtend

Trogen
Speicher } den 27. April 1900.

Namens des Eisenbahnkomites Trogen-Speicher:

Der Präsident: **O. Hohl.**

Der Aktuar: **Ed. Zellweger.**